Deutscher Bundestag **Drucksache 16/8028**

16. Wahlperiode 11. 02. 2008

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christel Happach-Kasan, Michael Kauch, Jens Ackermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/7881 –

Zukunft der biogenen Reinkraftstoffe

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Minderung der Emission von Treibhausgasen ist erklärtes Ziel der EU wie auch der Bundesregierung. In der Bundesrepublik Deutschland ist die Förderung einer umweltgerechten Mobilität ein weiteres wichtiges Ziel. Die Nutzung biogener Treibstoffe kann dazu einen Beitrag leisten, wenn sie nachhaltig produziert werden, wie es in der EU durch die Beachtung der Cross Compliance Regeln weitgehend gewährleistet ist. Die jüngsten Preissteigerungen für Biodiesel, die auf die Einführung der Besteuerung wie auch die Erhöhung der Rapsölpreise zurückzuführen sind, und die veränderten Nachfragestrukturen, die durch die staatlich angeordnete Beimischung von Biokraftstoffen in Benzin und Diesel ausgelöst werden, lassen befürchten, dass die lange Zeit erfolgreich wirtschaftende Biokraftstoffbranche durch die veränderten politischen Rahmenbedingungen in die Pleite getrieben wird.

1. Ist der vom Bundesministerium der Finanzen (BMF) im vergangenen Jahr im Oktober vorgelegte Biokraftstoffbericht der endgültige Bericht der Bundesregierung, obwohl von verschiedenen Fachleuten die im Bericht vorgelegten Zahlen scharf kritisiert und als falsch bewertet wurden, und wenn nein, warum nicht, und wann wird der abgestimmte Bericht von der Bundesregierung vorgelegt werden?

Das Bundesministerium der Finanzen hat im Oktober 2007 den Arbeitsentwurf des Biokraftstoffberichtes an die zu beteiligenden Ressorts zur weiteren Abstimmung versandt. Der abgestimmte Bericht wird in Kürze dem Deutschen Bundestag vorgelegt werden.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 7. Februar 2008 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Beabsichtigt die Bundesregierung weiterhin die Besteuerung für Biodiesel stufenweise zu erhöhen, obwohl schon nach Einführung der zweiten Steuerstufe zum 1. Januar 2008 die Wettbewerbsfähigkeit für Biodiesel nicht mehr gegeben ist, anders als der Biokraftstoffbericht des BMF es im letzten Jahr dargestellt hat?

Die Vorschrift des § 50 des Energiesteuergesetzes sieht eine stufenweise Reduzierung der steuerlichen Entlastung für Biodiesel in Reinform bis 2012 vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. Worauf führt die Bundesregierung die Fehleinschätzung des BMF bei der Abfassung des Biokraftstoffberichts zurück?

Der Bericht, der dem Deutschen Bundestag in Kürze zugehen wird, ist mit dem Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit abgestimmt. Etwaige erkennbare Fehleinschätzungen einzelner Ressorts wären im Rahmen des Abstimmungsprozesses korrigiert worden.

4. Worauf ist nach Kenntnis der Bundesregierung die erhebliche Steigerung der Preise für Rapsöl in den letzten Monaten zurückzuführen?

Die Preissteigerung für Rapsöl in den letzten Monaten ist unter anderem auf die Verteuerung des Rapsrohstoffs zurückzuführen, die aus dem teilweise örtlich knappen Rapsangebot resultiert. Daneben ist eine global gestiegene Nachfrage sowohl nach Pflanzenöl für den Lebensmittelbereich als auch nach Pflanzenöl für den Kraftstoffeinsatz festzustellen.

5. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die Transportunternehmen, die im Vertrauen auf die 2004 beschlossene Steuerbegünstigung ihre Fahrzeuge für das Tanken mit Biodiesel umgerüstet haben, sich von der großen Koalition und der im Koalitionsvertrag beschlossenen Umstellung der Förderung getäuscht sehen, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung teilt diese Einschätzung nicht. Große LKW-Hersteller wie z. B. MAN oder Mercedes Benz haben ihre LKWs für das Tanken von Biodiesel freigegeben. Selbst wenn eine Umrüstung für das Tanken von Biodiesel notwendig war, ist die Umrüstung im Verhältnis zur jährlichen Laufleistung der Fahrzeuge im Güterkraftverkehr so günstig, dass sich diese Kosten in der Vergangenheit bereits in wenigen Monaten amortisiert hatten.

Im Übrigen steht die Steuerbegünstigung für Biokraftstoffe seit ihrer Aufnahme ins Mineralölsteuergesetz 2004 unter dem Vorbehalt der aus beihilferechtlichen Gründen obligatorischen Überkompensationsprüfung. Bei Feststellung einer Überkompensation ist zwingend eine Anpassung der Steuerbegünstigung vorzunehmen.

6. In welchem Umfang hat die Einführung der Besteuerung von Biodiesel bisher bereits dazu geführt, dass Transportunternehmen vermehrt im Ausland ihre Fahrzeuge betanken und damit auch nicht mehr die hohe Mineralölsteuer in der Bundesrepublik Deutschland entrichten?

7. Mit welchen Einnahmeverlusten durch den Tanktourismus ins Ausland rechnet die Bundesregierung?

Die Fragen 6 und 7 werden im Zusammenhang beantwortet.

Zu den Fragen 6 und 7 liegen der Bundesregierung derzeit keine Angaben vor.

8. Welche Auswirkungen hat die Steuererhöhung bei Biokraftstoffen zum 1. Januar 2008 auf die Wettbewerbsfähigkeit der überwiegend mittelständischen Biokraftstoffbranche?

Seit dem 1. Januar 2008 ist die zweite Steuerstufe des Biokraftstoffquotengesetzes in Kraft getreten. Damit wird reines Pflanzenöl erstmalig mit ca. 10 Cent/l und reiner Biodiesel zusätzlich mit ca. 6 Cent/l besteuert. Um eine Wettbewerbsfähigkeit reiner Biokraftstoffe zu beurteilen, sind jedoch weitere Kriterien wie z. B. die Preisänderung bei konventionellen Kraftstoffen oder die Kostenstruktur eines Unternehmens zu berücksichtigen. Die relative Wettbewerbsfähigkeit von reinen Biokraftstoffen vermindert sich seit Januar 2008 um die genannten Beträge.

9. Wie viele Tonnen biogene Kraftstoffe sind im vergangenen Jahr in der Bundesrepublik Deutschland verbraucht worden, wie hoch war der Anteil an Biodiesel, und wie hoch der Anteil an Bioethanol?

Der Bundesregierung liegen keine Angaben zum Verbrauch von biogenen Kraftstoffen in der Bundesrepublik Deutschland vor. Lediglich zu den in der Bundesrepublik Deutschland in den Verkehr gebrachten biogenen Kraftstoffen können Angaben gemacht werden, die auf Hochrechnungen der Zahlen aus der Steuerstatistik von Januar bis Oktober 2007 beruhen:

Insgesamt wurden 2007 rd. 4,55 Mio. t (rd. 5,2 Mrd. Liter) Biokraftstoffe in der Bundesrepublik Deutschland in den Verkehr gebracht.

Davon wurden ca. 1,9 Mio. t (ca. 2,1 Mrd. Liter) Biodiesel als Reinkraftstoff abgesetzt. Außerdem konnten 2007 etwa 1,5 Mio. t (ca. 1,7 Mrd. Liter) Biodiesel über die Beimischungsquote abgesetzt werden.

An Bioethanol konnten 2007 etwa 450 000 t (ca. 570 Mio. Liter) über die Quotenregelung abgesetzt werden; hinzu kommen rd. 7 000 t (rd. 8,7 Mio. Liter) in Form von E 85 (70 bis 90 Prozent Bioethanol, Restanteil Ottokraftstoff).

10. Wie hat sich der Absatz an Biodiesel in den letzten fünf Jahren entwickelt, welcher Anteil wurde beigemischt, welcher Anteil wurde als Reinkraftstoff verkauft?

Nach Angaben der UFOP (Union zur Förderung der Öl- und Proteinpflanzen e. V.) sind im Jahr 2002 0,55 Mio. t und im Jahr 2003 0,8 Mio. t Biodiesel abgesetzt worden.

Ab dem Jahr 2004 steht hierfür die amtliche Statistik zur Verfügung, welche die zur Versteuerung angemeldeten Mengen ausweist. Danach sind 2004 rd. 1,1 Mio. t, 2005 rd. 1,8 Mio. t und 2006 rd. 2,5 Mio. t Biodiesel versteuert worden. Eine

Differenzierung nach Reinkraftstoff und beigemischtem Biodiesel ist erst ab dem Jahr 2007 möglich (siehe hierzu die Antwort zu Frage 9).

11. Wie viele Tonnen Rapsöl wurden ohne Veresterung als Kraftstoff verwendet?

Im Jahr 2007 wurden insgesamt rd. 0,7 Mio. t (ca. 800 Mio. Liter) reines Pflanzenöl als Kraftstoff in den Verkehr gebracht (Hochrechnung).

12. Wie hoch subventionieren die USA den in die Bundesrepublik Deutschland exportierten B99, und wie viele Tonnen B99 sind im vergangenen Jahr aus den USA importiert worden im Vergleich zu den Vorjahren?

Nach hier bekannten Informationen gewährt der US-amerikanische Energy Policy Act 2005 den amerikanischen Herstellern von Biodiesel bis Ende 2008 eine Verbrauchssteuergutschrift (tax credit) von 1 US-Dollar pro Gallone Biodiesel. Das entspricht umgerechnet ca. 26 Cent pro Liter Biodiesel.

Da das Produkt, das keine eigene Zollnummer hat, in der Regel über die Niederlande oder Großbritannien auf den deutschen Markt gelangt, liegen der Bundesregierung keine Zahlen über die importierten Mengen vor.

13. Wie viele Tonnen Sojaöl wurden im vergangenen Jahr zur energetischen Verwertung in die Bundesrepublik Deutschland importiert, welcher Anteil davon wurde als Biokraftstoff genutzt, welcher Anteil in Blockheizkraftwerken verwertet, und aus welchen Ländern stammte das Sojaöl vorwiegend?

14. Wie viele Tonnen Palmöl wurden im vergangenen Jahr zur energetischen Verwertung in die Bundesrepublik Deutschland importiert, welcher Anteil davon wurde als Biokraftstoff genutzt, welcher Anteil in Blockheizkraftwerken verwertet, und aus welchen Ländern stammte das Palmöl vorwiegend?

Die Fragen 13 und 14 werden im Zusammenhang beantwortet.

Der Bundesregierung liegen dazu keine amtlichen Daten vor, da in der Mengenerfassung beim Zoll nicht zwischen energetischer Nutzung und einer Nutzung in der Lebensmittelbranche unterschieden wird.

15. Wie groß war im vergangenen Jahr der Anteil der biogenen Kraftstoffe am Kraftstoffverbrauch, welcher Anteil wurde als Reinkraftstoff, bzw. Pflanzenöl, und welcher Anteil als beigemischter Kraftstoff verbraucht?

Am Kraftstoffverbrauch (Otto- und Dieselkraftstoffe zuzüglich Biokraftstoffe) betrug der Anteil biogener Kraftstoffe energetisch ca. 7 Prozent, der Anteil von Biodiesel als Reinkraftstoff ca. 3 Prozent und als Beimischung ca. 2,4 Prozent. Der Anteil Pflanzenöl am Kraftstoffverbrauch betrug energetisch ca. 1,2 Prozent.

Die Werte beruhen auf Hochrechnungen der Zahlen aus der Steuerstatistik von Januar bis Oktober 2007.

16. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass auf absehbare Zeit die Nutzung der Biokraftstoffe der ersten Generation wie Biodiesel und Bioethanol erforderlich ist, um den auf der EU-Ebene eingegangenen Verpflichtungen gerecht zu werden, und wenn nein, warum nicht?

Ja, die Bundesregierung teilt diese Einschätzung.

17. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussicht der Entwicklung von Biokraftstoffen der zweiten Generation, wie ist der gegenwärtige Stand, wann werden Biokraftstoffe der zweiten Generation voraussichtlich zur Verfügung stehen, und zu welchen Kosten?

Die Bundesregierung fördert verschiedene Forschungsprojekte im Bereich der Biokraftstoffe der zweiten Generation. Allerdings existieren in der Bundesrepublik Deutschland noch keine Produktionsanlagen im industriellen Maßstab. Ein Unternehmen in Freiberg (Sachsen) kündigt den Produktionsbeginn einer ersten BtL-Pilotanlage mit einer Jahresleistung von ca. 15 000 Tonnen für das Frühjahr 2008 an. Der Bundesregierung liegen aktuell keine Informationen zu den möglichen Kosten des Kraftstoffs vor.

18. Wie hoch sind die CO_2-Vermeidungskosten bei der Nutzung der einzelnen biogenen Kraftstoffe im Vergleich zu den CO_2-Vermeidungskosten, die bei der Produktion von Strom aus Biomasse, getrennt nach Biogas, Palmöl, Sojaöl und organischen Reststoffen und bei der Produktion von Strom aus Photovoltaikanlagen entstehen?

Die Treibhausgasvermeidungskosten schwanken ebenso wie die tatsächliche Treibhausgasverminderung pro Energieeinheit sowohl im Kraftstoff- als auch im Strom- und Wärmebereich erheblich. Daher ist die Nennung konkreter Zahlen nur für den konkreten Einzelfall in Abhängigkeit von der Herkunft und Gewinnung des Rohstoffs möglich.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333